

Südafrika als "Tor nach Afrika"?

Scholvin, Sören; Draper, Peter

Veröffentlichungsversion / Published Version

Arbeitspapier / working paper

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

GIGA German Institute of Global and Area Studies

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Scholvin, S., & Draper, P. (2012). *Südafrika als "Tor nach Afrika"?* (GIGA Focus Afrika, 4). Hamburg: GIGA German Institute of Global and Area Studies - Leibniz-Institut für Globale und Regionale Studien, Institut für Afrika-Studien.

<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-311197>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

Südafrika als „Tor nach Afrika“?

Sören Scholvin und Peter Draper

Auf dem 4. BRICS-Gipfel in Neu Delhi vom 28. bis 29. März 2012 bezeichnete Südafrikas Präsident Jacob Zuma sein Land als „Gateway“, sprich als „Tor“ nach Afrika. Es stehe an der Spitze der wirtschaftlichen Integration Afrikas und biete Unternehmen aus Übersee den besten Zugang zum Kontinent.

Analyse

Südafrika bindet zahlreiche andere afrikanische Länder an weltwirtschaftliche Handels- und Finanzströme an. Doch weder ist der gesamte Kontinent über Südafrika global verknüpft, noch ist Südafrika als wirtschaftliches Scharnier zwischen regionaler und globaler Ebene alternativlos.

- Südafrikas Lage am südlichen Zipfel des afrikanischen Kontinents und naturräumliche Barrieren – schmale, für Häfen ungünstige Küstentreifen, die Große Randstufe, das Kongobecken und der Ostafrikanische Graben – schränken die Gateway-Funktion ein.
- Seit der Kolonialzeit bindet die Verkehrsinfrastruktur die Staaten des südlichen Afrikas eng an Südafrika. Südafrikas Häfen sind nicht nur erheblich größer, sondern auch regional und global besser verknüpft als Häfen in Angola, Mosambik, Namibia und Tansania – sie erschließen daher die Region.
- Ferner verwalten viele transnationale Unternehmen ihre Geschäfte im subsaharischen Afrika von Johannesburg und teils auch von Kapstadt aus. Dort profitieren sie von einem für Unternehmen sehr günstigen Umfeld, den ausgezeichneten Verbindungen des Johannesburger Flughafens und regionalen Unternehmensnetzwerken.
- Die südafrikanische Regierung verfolgt kein Gesamtkonzept, um ihr Land besser als Tor nach Afrika zu positionieren. Ihre industriezentrierte Politik steht dem Gateway-Gedanken teils entgegen. Transnationale Unternehmen koordinieren ihre Afrikageschäfte zunehmend von anderen Standorten auf dem Kontinent. Der Ausbau von Eisenbahnlinien, Straßen und Häfen in Angola, Mosambik und Tansania eröffnet Alternativen zu Südafrika.

Schlagwörter: Südafrika, Gateway, regionale Führungsmächte, Gestaltungsmächte

AFRIKA

Lage und naturräumliche Barrieren

Der amerikanische Geograf Saul Cohen (1991: 570-576) versteht „Gateways“ als Bindeglieder zwischen der regionalen und der globalen Ebene. Sie öffnen ihre Regionen für externe Einflüsse, für Ströme von Gütern, Menschen und Ideen. Oft handelt es sich bei ihnen um Staaten, die ihr Umfeld politisch und wirtschaftlich dominieren – eine „leading area“ in Worten der Weltbank (World Bank 2009: 8-10). Die Bedeutung eines Gateways misst Cohen (1982: 231) daran, wie erfolgreich es ist, eine regionale Knotenfunktion auszuüben. Diese Knotenfunktion leitet er zunächst aus Lage und physischer Geografie ab.

Südafrika liegt am südlichen Zipfel des afrikanischen Kontinents – für eine Rolle als Bindeglied zwischen anderen afrikanischen Ländern und den Zentren der Weltwirtschaft in Europa, Nordamerika und Fernost eine denkbar ungünstige Position. Selbst als Transportknoten innerhalb Afrikas hat es Südafrika aufgrund seiner Randlage schwer. Dort Logistik für innerafrikanischen Transport anzusiedeln, macht mangels Zentralität wenig Sinn.

Darüber hinaus hat Südafrika lediglich mit Botswana, Mosambik, Namibia und Simbabwe Landgrenzen. Lesotho und Swasiland sind praktisch Inseln im südafrikanischen Staatsgebiet. Fünf kontinentale Mitglieder der Südafrikanischen Entwicklungsgemeinschaft (Southern African Development Community, SADC) verfügen über keine gemeinsamen Grenzen mit dem vermeintlichen Gateway und selbst Simbabwe liegt näher an Mosambiks Häfen als an Durban und Richards Bay.

Grenzen sind für wirtschaftliche Prozesse in Afrika ein enormes Hindernis. Kontrollen innerhalb von 20 Minuten wie an der botswanisch-namibischen Grenze sind eine Seltenheit. Der Transport von Windhoek nach Lubango im Süden Angolas kann aufgrund von Korruption und Missmanagement beim angolanischen Zoll sowie der schlechten Straßen jenseits der Grenze bis zu 15 Tage dauern.¹ Die Hauptverkehrsachse des südlichen Afrika, der Nord-Süd-Korridor von Durban über Johannesburg und Harare zum kongole-sisch-sambischen Copperbelt, leidet unter Wartezeiten von elf Stunden nach Norden und 34 Stunden nach Süden an der Grenze von Simbabwe und Südafrika in Beitbridge. Am Grenzübergang Chirundu zwischen Sambia und Simbabwe kommen

weitere elf bzw. 39 Stunden hinzu (Curtis 2009: 20). Nach Schätzungen der Weltbank entsprechen diese Wartezeiten einem Aufschlag von 25 Prozent auf die Transportkosten (Teravaninthorn und Rabal-land 2008: 76).

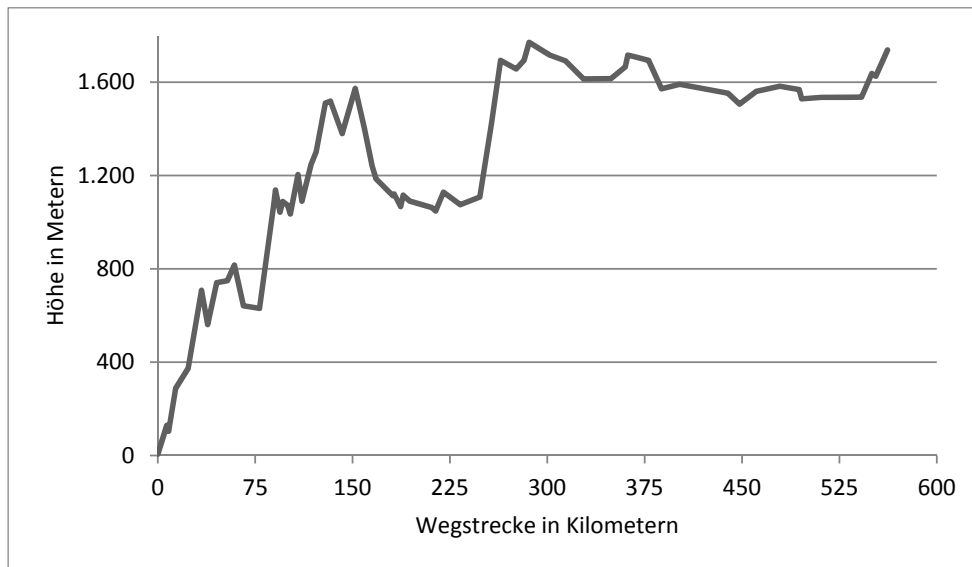
Doch Südafrikas Lage alleine ist nicht ausreichend, um die Bedeutung der regionalen Geografie für seine Rolle als Gateway zu erfassen. Naturräumliche Barrieren sind ebenfalls relevant. So ist das südliche Afrika durch den Gegensatz zwischen dem schmalen Küstenstreifen und den Hochebenen des Hinterlands geprägt. Beide Naturräume werden durch die Große Randstufe, eine hochgebirgsähnliche Landschaft, scharf voneinander getrennt. Während das Land jenseits der Randstufe über Millionen Jahre hinweg eingeebnet wurde und für den Bau von Eisenbahnlinien und Straßen ideale Bedingungen bietet, sind die enormen Höhenunterschiede im Bereich der Randstufe ein beträchtliches Hemmnis (siehe Grafik 1): Auf den ersten 150 Kilometern der Strecke von Durban nach Johannesburg wird ein Höhenunterschied von 1.500 Metern überwunden. Nach rund 250 Kilometern gilt es, mit den Drakensbergen eins der wenigen Hochgebirge im subsaharischen Afrika zu überqueren.

Betrachtet man die Küsten näher, werden weitere Hindernisse für die Einbindung des südlichen Afrika in die Weltwirtschaft deutlich: Flussmündungen bilden schwer schiffbare Deltas. Die küstennahen Gewässer sind meist seicht. Während natürliche Buchten eine Seltenheit darstellen, treten Mangroven und Sandbänke umso häufiger auf. In den mosambikanischen Hafen Beira beispielsweise können große Containerschiffe nur bei Flut einlaufen. Bei Ebbe würden sie selbst in einem 40 Kilometer langen Verbindungskanal, der stetig ausgebagert wird, auf Grund laufen. Lediglich Südafrika verfügt über einige Steilküsten, die für Häfen vergleichsweise gute Bedingungen bieten.

Weiter nördlich begrenzt das Kongobecken mit seinem schier undurchdringbaren Regenwald und dem weit verzweigten Flussnetz des Kongo die Reichweite des Gateways Südafrika. Gen Osten bildet der Ostafrikanische Graben eine ähnlich schroffe Barriere wie die Große Randstufe. Er ist Ergebnis plattentektonischer Prozesse der letzten 35 Mio. Jahre und erstreckt sich von Äthiopien über die Großen Seen bis zur Mündung des Sambesi im zentralen Mosambik. Höhenunterschiede von bis zu 2.000 Metern auf horizontalen Distanzen von 40 bis 60 Kilometern prägen ihn. Die wohl be-

¹ Gespräch der Autoren mit einem Berater des Namibian Agricultural Trade Forum, Windhoek, August 1010.

Grafik 1: Höhenprofil von Durban nach Johannesburg



Quelle: Eigene Darstellung.

kannteste Auswirkung des Ostafrikanischen Grabens auf Verkehrsinfrastruktur sind Schlammlawinen, die des Öfteren die Tanzania-Zambia Railway (TAZARA) zum Stillstand bringen.

Verkehrsinfrastruktur

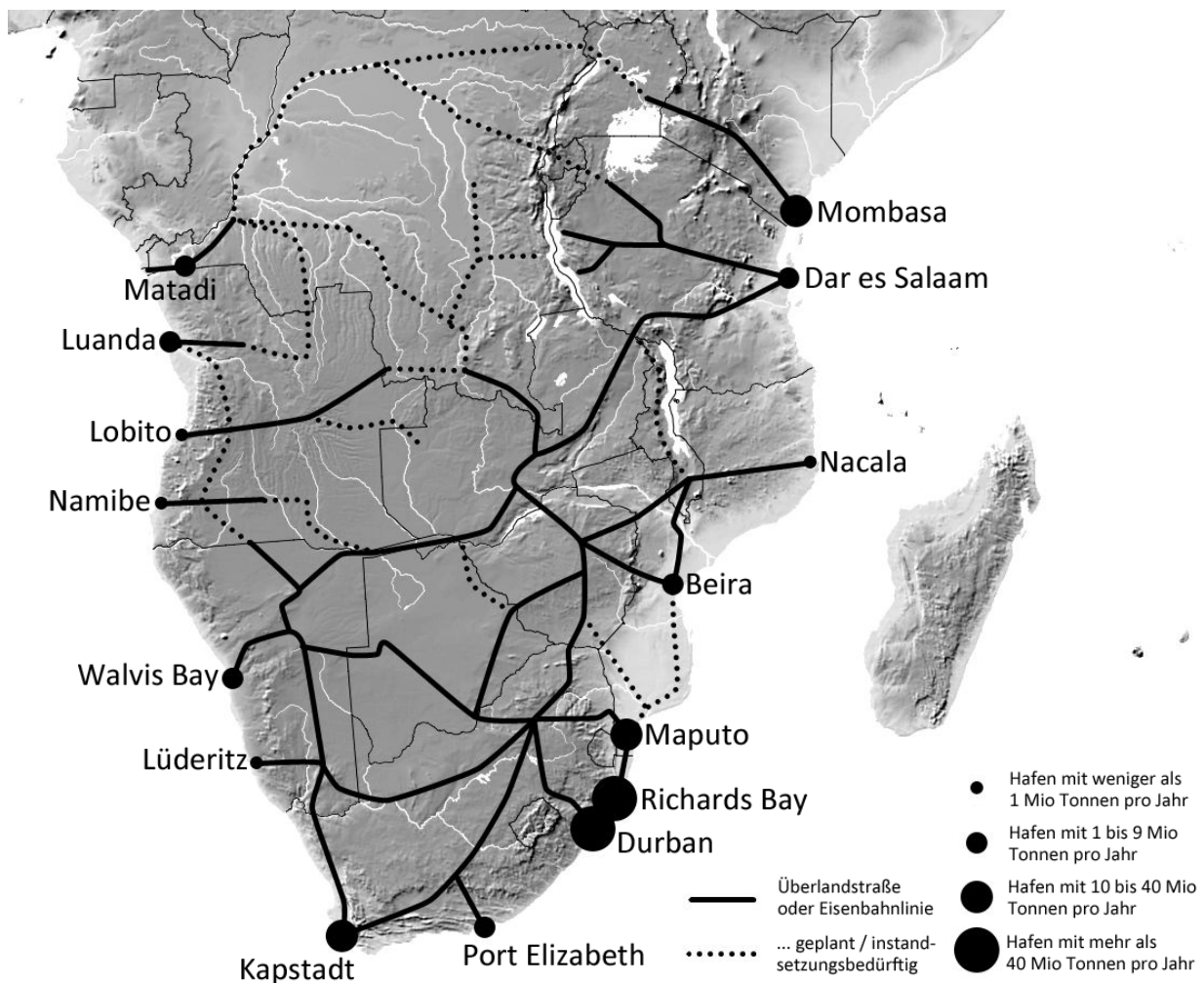
Doch nicht nur Lage und physische Geografie spielen bei Cohens Untersuchungen von Gateways eine Rolle. Von Belang ist ebenfalls die Verkehrsinfrastruktur, denn sie stellt das entscheidende Mittel dar, um naturräumliche Barrieren zu überwinden. Im subsaharischen Afrika ist Verkehrsinfrastruktur das wohl augenscheinlichste Erbe der Kolonialzeit. Am Atlantik verbinden Eisenbahnlinien als schmale Korridore Häfen wie Matadi in der Demokratischen Republik Kongo und Angolas Hauptstadt Luanda mit dem Hinterland. Verbindungen dieser Korridore untereinander gibt es kaum. Am Indischen Ozean stehen Beira, Dar es Salaam in Tansania und Mombasa in Kenia für das gleiche Phänomen. Wie Karte 1 zeigt, verknüpft neben dem Nord-Süd-Korridor lediglich der Coast2Coast Corridor vom namibischen Walvis Bay über Johannesburg nach Maputo die kontinentalen SADC-Staaten. Völlig außen vor bleiben bisher Angola und die DR Kongo jenseits der Provinz Katanga, ganz im Südosten des Landes.

Da Südafrika über weitaus leistungstärkere Häfen und ein erheblich besser ausgebautes Eisen-

bahn- und Straßennetz verfügt, können sich Durban, Kapstadt und Richards Bay leicht gegen die Konkurrenz anderer afrikanischer Häfen durchsetzen. Beim Logistics Performance Index (LPI) der Weltbank erreicht Südafrika Werte wie Neuseeland und Thailand, wohingegen die anderen SADC-Staaten in einer aus den weltweit am wenigsten entwickelten Ländern bestehenden Kategorie weitaus schlechter dastehen (siehe World Bank k. A.). Es verwundert daher nicht, dass in Richards Bay jährlich 80 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen werden; in Durban sind es 45 Mio. Die nächstgrößeren, nicht südafrikanischen Häfen sind am Atlantik Walvis Bay mit drei Mio. und Luanda mit zwei Mio. Tonnen. Am Indischen Ozean erreichen Maputo und Dar es Salaam immerhin zehn beziehungsweise siebeneinhalb Millionen Tonnen. Selbst Mombasa, der wichtigste Hafen in Ostafrika kommt mit 16 Mio. Tonnen nicht an die Dimensionen südafrikanischer Häfen heran.

Südafrikas Dominanz bei maritimem Transport wird des Weiteren durch den Liner Shipping Connectivity Index (LSCI), erstellt von der Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD), untermauert. Der LSCI misst auf einer Skala von 0 bis 100, wie gut die Häfen eines Landes mit anderen Häfen verknüpft sind. Während Südafrika einen Wert von 35,67 erreicht, liegen seine Nachbarländer bei Werten zwi-

Karte 1: Verkehrsinfrastruktur im südlichen Afrika und in Ostafrika



Quelle: Eigener Entwurf.

schen 10,12 und 12,02; die DR Kongo lediglich bei 3,73 (UNCTAD 2011).

Nicht direkt aus dem LSCI ablesbar ist, dass Südafrikas Häfen nicht nur global, sondern auch regional besser verknüpft sind: Güter aus Übersee, die beispielsweise in Walvis Bay entladen werden, sind oftmals zunächst zusammen mit Waren für den südafrikanischen Markt auf großen Containerschiffen nach Kapstadt transportiert und dort auf kleinere Schiffe umgeladen worden. Auch sind die Großhändler, die beispielsweise Supermärkte in Botswana und Namibia beliefern, in aller Regel in Südafrika ansässig. Es ist zu erwarten, dass die Bedeutung Südafrikas als Umschlagsplatz in naher Zukunft aufgrund des Hafenprojektes Ngqura weiter zunehmen wird. Der Tiefseehafen Ngqura, 20 Kilometer nordöstlich von Port Elizabeth gelegen, verfügt über eine Umschlagskapazität von 1.300

TEUs² pro Tag. Kapstadt soll auf die gleiche Kapazität ausgebaut werden. Die größten Umschlagshäfen der Region jenseits der südafrikanischen Grenzen sind Maputo und Walvis Bay mit gerade einmal 100 und 250 TEUs.

Mit Hinblick auf Transport zu Land verdeutlichen Berichte der Weltbank schließlich, warum Südafrika als Tor zum südlichen Afrika fungiert: Während sich knapp 60 Prozent der Straßen zwischen Lubumbashi im kongolesischen Teil des Copperbelt und Durban in „gutem Zustand“ befinden, sind die Straßen vom angolanischen Lobito und Nacala im Norden Mosambiks ins Hinterland nicht einmal komplett asphaltiert. Zwischen Malawis Hauptstadt Lilongwe und Nacala sind 30 Prozent der Wegstrecke in „gutem Zustand“. Die Stra-

² Die Abkürzung „TEU“ steht für Twenty-Foot Equivalent Unit, ein gängiges Maß für Kapazitäten von Containerschiffen und Hafenumschlagsmengen.

ße von Simbabwe Hauptstadt Harare nach Beira ist zu rund 70 Prozent in „mittelmäßigem Zustand“ (Ranganathan und Foster 2011: 9, 13), was bei einer an afrikanische Verhältnisse angepassten Bewertung erhebliche Transportprobleme bedeuten dürfte. Kupfer und Kobalt, die Hauptexporte der kongolesisch-sambischen Grenzregion, gelangen daher größtenteils über Südafrika auf die Weltmärkte. Die Probleme mit dem Zustand der Straßen werden dadurch verschärft, dass in Südafrikas Nachbarländern größere Reparaturen an beschädigten LKWs, beispielsweise beim Bruch einer Achse, kaum durchgeführt werden können.

Südafrikas „Global Cities“

Spätestens mit dem Erscheinen von Saskia Sassens Buch *The Global City* kam Weltstädten, sogenannten „Global Cities“, mehr Beachtung als Schlüsselstellen der globalisierten Weltwirtschaft zu. Sassens (2001: 3-4) bis heute gültiger Kerngedanke ist, dass sich die Kontrollfunktionen für (welt)wirtschaftliche Prozesse aufgrund von Agglomerationsvorteilen in einigen wenigen Städten bündeln. Auf dem gesamten afrikanischen Kontinent kommen Johannesburg und Kapstadt Sassens Verständnis einer Global City am nächsten: Johannesburg und die umgebende Provinz Gauteng sind der mit Abstand leistungsstärkste urbane Wirtschaftsraum im subsaharischen Afrika. Unternehmensbezogene Dienstleistungen von Kommunikation über Finanzen und Rechtsberatung bis zu einem zuverlässigen Energie- und Transportsystem zeichnen es aus.

Dass Südafrikas Direktinvestitionen in Afrika primär im Finanzwesen (Draper et al. 2010: 22), gefolgt von Logistik und Telekommunikation, stattfinden, spiegelt die herausragende Stellung von unternehmensbezogenen Dienstleistungen in Johannesburg und Kapstadt wider. Hinzu kommt, dass Südafrikas Department of Public Enterprises (DPE) zusammen mit verschiedenen staatlichen Unternehmen wie Eskom und Transnet eine koordinierte Expansionsstrategie, genannt „hunting in packs“, verfolgt.³ Dies stärkt Südafrika und insbesondere Johannesburg und Kapstadt als Gateways.

Des Weiteren ist die Johannesburger Börse mit weitem Abstand die größte in ganz Afrika. Der

dort pro Tag getätigte Handel entspricht dem jährlichen Handel an den Börsen von Mauritius und Nigeria zusammen. Bildungseinrichtungen in Johannesburg und Kapstadt, vor allem Business Schools, haben teils Erst-Welt-Niveau. Die Universität Kapstadt zum Beispiel erreicht mit ihrem Studiengang „Master of Business Administration“ (MBA) im aktuellen weltweiten Ranking der *Financial Times* Platz 54. Das Gordon Institute of Business Science in Pretoria landet mit seinem Executive MBA, sprich einem MBA-Programm für Manager mit mehr als fünf Jahren Berufserfahrung, auf Rang 67. Andere afrikanische Institutionen tauchen in dem Ranking überhaupt nicht auf.

Auch in anderen Sektoren bündeln Johannesburg und Kapstadt Wissensvorteile, die für Unternehmen aus Übersee entscheidend sind. So arbeiten westliche Bergbaukonzerne bei ihren Projekten im subsaharischen Afrika zumeist mit Partnern oder zumindest Beratern aus Südafrika zusammen.⁴

Darüber hinaus sind Johannesburg und noch stärker Kapstadt mit ihrem hohen, westlichen Lebensniveau in den wohlhabenden Stadtteilen für hochrangige Staatsbedienstete und Manager aus Übersee attraktiv. Die Wirtschaftsattachés der amerikanischen, britischen und japanischen Botschaften in Pretoria fassten diesen Standortvorteil in Gesprächen mit den Autoren als „Golfplatz-Effekt“ zusammen. Andere afrikanische Großstädte, die wie Accra in Ghana oder das kenianische Nairobi mit Johannesburg und Kapstadt als Tore nach Afrika konkurrieren, verfügten nicht über derart ausgeprägte weiche Standortvorteile. Die Arbeit in dortigen Niederlassungen von transnationalen Unternehmen gelte beim Personal eher als unliebsame und schnell zu beendende Aufgabe.

Harte, messbare Indikatoren für die Gateway-Rolle von Johannesburg und Kapstadt sind die Verbindungen des Johannesburger Flughafens: Nicht nur die Zentren der Weltwirtschaft (u.a. Atlanta, Frankfurt, Hong Kong, London, São Paulo, Singapur und Sydney) werden mindestens einmal täglich direkt angeflogen. In jedes andere SADC-Land und in alle Staaten Ostafrikas gehen mehrmals pro Tag Flüge. Weiter nördlich sind Accra, Addis Abeba, Dakar und Lagos von Johannesburg direkt zu erreichen. Fluglinien, die von dort aus kleinere Städte im Umland anfliegen, befinden sich

3 Gespräch der Autoren mit dem Stellvertretenden Direktor für Transportwesen des DPE, Pretoria, März 2012.

4 Gespräch der Autoren mit einem Experten für Rohstoffe und Energie der amerikanischen Botschaft in Pretoria, August 2010.

teils in südafrikanischem Besitz. Lediglich für Reisen ins nördliche Afrika ist man, abgesehen von Kairo, auf den Umweg über Europa angewiesen.

Kurz: Unternehmen, die in Johannesburg oder Kapstadt ein regionales Unternehmenshauptquartier einrichten, können ihre Angestellten problemlos zum jeweiligen Unternehmenshauptsitz nach Übersee und zu allen denkbaren Zielen südlich der Sahara fliegen lassen. Gleichzeitig profitieren sie von einem wirtschaftlichen Umfeld, das sonst nirgends in Afrika und mit Hinblick auf Expertise zum subsaharischen Afrika wohl nirgendwo existiert. Als Unternehmensstandort verbinden Johannesburg und Kapstadt das subsaharische Afrika mit der Weltwirtschaft, wobei Kapstadt sich anscheinend auf Konzerne, die an der afrikanischen Atlantikküste nach Öl und Gas bohren, spezialisiert.⁵

Die so von Johannesburg und Kapstadt entstandenen Unternehmensnetzwerke sind offensichtlich so lukrativ, dass verschiedene südafrikanische Unternehmen in der jüngeren Vergangenheit von transnationalen Konzernen aufgekauft wurden: Massmart Holding, der umsatzstärkste Großhändler auf dem afrikanischen Kontinent mit Sitz in Johannesburg, wurde von der amerikanischen Supermarktkette Walmart übernommen. Die mit internationalen Auszeichnungen wie „innovativste Bank in Afrika“, „beste Mobilfunkbank“ und „beste Einzelhandelsbank“ ausgezeichnete Absa Bank befindet sich mittlerweile im Besitz des britischen Finanzgiganten Barclays PLC. Der ebenfalls britische Mobilfunkanbieter Vodafone hat Vodacom gekauft, nachdem die Südafrikaner nicht nur einen Marktanteil von 58 Prozent in Südafrikas Mobilfunksektor erreicht, sondern auch erfolgreich in die DR Kongo sowie nach Lesotho, Mosambik und Tansania expandiert hatten. Das Interesse der transnationalen Konzerne an den südafrikanischen Unternehmen dürfte auf deren exzellente Verknüpfungen im subsaharischen Afrika zurückzuführen sein. Mit Massmart, Absa und Vodacom werden vor allem Netzwerke, Zugänge und Kunden auf einigen der weltweit am stärksten wachsenden Märkte gekauft.

Politische Fehlentwicklungen und aufstrebende Konkurrenten

Doch Südafrika und seine Global Cities sind nicht alternativlos als Tor nach Afrika. Der Ausbau von Häfen und angeschlossenen Eisenbahnlinien und Straßen in Angola, Mosambik und Tansania geht rasch voran. Während die Benguela-Bahn von Lobito zum Copperbelt kurz vor ihrer erneuten Fertigstellung steht, fördern die Minenunternehmen Rio Tinto und Vale verschiedene Transportkorridore in Mosambik. Sie sind bemüht, die Häfen in Beira und Nacala auszubauen oder sogar einen völlig neuen Tiefseehafen zu bauen, um in der am Sambesi gelegenen Provinz Tete abgebaute Kohle besser exportieren zu können. Derartige Korridore böten Malawi, Sambia und Simbabwe interessante Alternativen zu den Häfen im südafrikanischen KwaZulu-Natal. Für die DR Kongo versprechen die in Karte 1 gezeigten Eisenbahn- und Straßenprojekte eine bessere Integration innerhalb des Landes und zwischen der DR Kongo und ihren Nachbarstaaten, ganz unabhängig von Südafrika. Für Unternehmen aus Übersee hat sich Dubai mit seinen exzellenten Flugverbindungen und seinem an englische Rechtsgrundsätze angepassten Finanzsektor zu einem interessanten Standort für die Umsetzung ihrer Afrikageschäfte entwickelt. Der amerikanische Gigant General Electric hat seinen regionalen Unternehmenshauptsitz in Nairobi, weil es über ähnlich gute Flugverbindungen wie Johannesburg verfügt und die Wachstumsperspektiven des ostafrikanischen Marktes besser als diejenigen in Südafrika sind.⁶ Selbst kleine Nachbarn Südafrikas, insbesondere Botswana und Mauritius, schaffen es mit einem Mix aus Anreizen von niedrigen Steuern bis zur vereinfachten Ausstellung von Visa, attraktiv für Unternehmen aus Übersee zu sein. Außerdem sollte man Afrikas derzeitige Bedeutung für transnationale Konzerne nicht überschätzen: deutsche Unternehmen tendieren momentan mangels Umfang dazu, ihre Afrikageschäfte vom deutschen Stammsitz aus zu regeln.⁷ Dass Siemens seine Afrikageschäfte von Südafrika aus steuert, ist allerdings ein bedeutendes Gegenbeispiel.

Zwar sind die genannten alternativen Gateways bereits von sich aus nicht unattraktiv. Doch ist zu-

⁵ Gespräch der Autoren mit dem Vorsitzenden von Business Leadership South Africa, Johannesburg, April 2012.

⁶ Email-Korrespondenz der Autoren mit einem leitenden Mitarbeiter von General Electric, März 2012.

⁷ Gespräch der Autoren mit Michael Monnerjahn, Afrika-Verband der deutschen Wirtschaft, Mai 2012.

nächst festzuhalten, dass Südafrikas Regierung keine durchdachte Strategie verfolgt, um sich als Gateway besser zu positionieren. Hinter Verlautbarungen, das Tor nach Afrika zu sein, stehen keine koordinierten Programme und Maßnahmen. Lediglich vereinzelt, wie beim erwähnten „hunting in packs“-Ansatz oder Jacob Zumas Schirmherrschaft beim Ausbau des Nord-Süd-Korridors, befördert Regierungspolitik das Gateway. Während alternative Standorte jedoch aktiv um transnationale Konzerne werben, vertraut die südafrikanische Regierung anscheinend auf Südafrikas vermeintlich „natürliche“ Rolle als Tor nach Afrika.

Darüber hinaus haben andere Ziele für die südafrikanische Regierung anscheinend Vorrang: Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zielt auf den besseren Export nationaler Eisen-, Kohle- und Mangankommen, um neue Arbeitsplätze in Südafrika zu schaffen oder zumindest bestehende zu erhalten. Das südafrikanische Ministerium für Handel und Industrie (Department of Trade and Industry, DTI) ist bei den Verhandlungen über eine Freihandelszone von Kairo bis nach Kapstadt, der sogenannten Tripartite Free Trade Area (T-FTA), zu einer Verzögerungstaktik übergegangen, indem es auf äußerst komplizierte Herkunftsreglements beharrt. Zwar ruft dies wachsende Kritik der südafrikanischen Privatwirtschaft hervor, die große Perspektiven im Export von Dienstleistungen nach Afrika sieht.⁸ Doch entspricht das Vorgehen des DTI seinem Focus auf Arbeitsplätze im sekundären – und nicht im tertiären – Sektor, die es durch niedrige Zölle gefährdet sieht. In Bezug auf Güterketten setzt das DTI auf Verknüpfungen innerhalb der SADC und der T-FTA, wohingegen die Integration in globale Produktionsprozesse kritisch beurteilt wird.⁹ Außerdem sucht das DTI über eine strategische Zollpolitik, Südafrikas internationale Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Für ein Gateway notwendige, generelle Zollsensungen passen nicht in dieses Konzept.

Literatur

- Cohen, Saul B. (1991), Global Geopolitical Change in the post-Cold War Era, in: *Annals of the Association of American Geographers*, 81, 4, 551-580.
- Cohen, Saul B. (1982), A New Map of Global Geopolitical Equilibrium: A Developmental Approach, in: *Political Geography Quarterly*, 1, 3, 223-241.
- Curtis, Barney (2009), *The Chirundu Border Post: Detailed Monitoring of Transit Times*, SSATP Discussion Paper, 10, New York.
- Draper, Peter et al. (2010), *The Role of South African FDI in Southern Africa*, German Development Institute Discussion Paper 8, Bonn.
- Ranganathan, Rupa, und Vivian Foster (2011), *The SADC's Infrastructure: A Regional Perspective*, World Bank Policy Research Working Paper, 5898, New York.
- Sassen, Saskia (2001), *The Global City: New York, London, Tokyo*, zweite Auflage, Princeton: Princeton University Press.
- Teravaninthorn, Supee, und Gaël Raballand (2008), *Transport Prices and Costs in Africa: A Review of the Main International Corridors*, AICD Working Paper, 14, New York.
- UNCTAD (2011), *Liner Shipping Connectivity Index, Annual, 2004-2011*, online: <<http://unctadstat.unctad.org/TableView/tableView.aspx?ReportId=92>> (30. Mai 2012).
- World Bank (2009), *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography*, Washington: World Bank.
- World Bank (k. A.), *International LPI Ranking*, online: <<http://info.worldbank.org/etools/tradesurvey/modelb.asp?sorder=lpirank&cgroup=r6>> (30. Mai 2012).

⁸ Gespräch der Autoren mit dem Direktor für Handelspolitik von Business Unity South Africa, März 2012.

⁹ Gespräch der Autoren mit einem leitenden Mitarbeiter des DTI, Pretoria, April 2012.

■ Die Autoren

Sören Scholvin ist Geograf und wissenschaftlicher Mitarbeiter am GIGA Institut für Afrika-Studien.

E-Mail: <soeren.scholvin@giga-hamburg.de>; Website: <<http://staff.giga-hamburg.de/scholvin>>

Peter Draper ist Wirtschaftswissenschaftler, wissenschaftlicher Mitarbeiter am South African Institute of International Affairs (SAIIA) und Mitglied des „Global Agenda Council on Trade“ des Weltwirtschaftsforums.

E-Mail: <peter.draper@saiia.org.za>; Website: <www.saiia.org.za/experts-directory/peter-draper.html>

■ GIGA-Forschung zum Thema

Im GIGA Forschungsschwerpunkt 4 „Macht, Normen und Governance in den internationalen Beziehungen“ befasst sich das GIGA Forschungsteam „Außenpolitische Strategien im multipolaren System“ unter anderem mit wirtschaftspolitischen Strategien der aufstrebenden Mächte Brasilien, China, Indien und Südafrika.

Am 10. Mai 2012 fand am GIGA ein „SchumpeterRoundtable“ mit den Autoren und Afrika-Experten aus Politik und Wirtschaft zu „Interlinking Africa: South Africa’s Gateway Strategy“ statt.

■ GIGA-Publikationen zum Thema

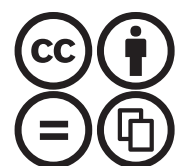
Kappel, Robert (2011), *Afrika vor dem wirtschaftlichen Durchbruch?*, GIGA Focus Afrika, 11, online: <www.giga-hamburg.de/giga-focus/afrika>.

Plagemann, Johannes, und Sören Scholvin (2010), *Transportkorridore im südlichen Afrika: Entwicklungsmotoren und „weiße Elefanten“*, GIGA Focus Afrika, 11, online: <www.giga-hamburg.de/giga-focus/afrika>.

Scholvin, Sören (2011), *The Economics of Southern Africa from a Geopolitical Perspective: Why and How Geography Matters*, in: Anton Bösl et al. (Hrsg.), *Monitoring Regional Integration in Southern Africa 2010*, Stellenbosch: TRALAC, 93-114.



Der GIGA *Focus* ist eine Open-Access-Publikation. Sie kann kostenfrei im Netz gelesen und heruntergeladen werden unter <www.giga-hamburg.de/giga-focus> und darf gemäß den Bedingungen der *Creative-Commons-Lizenz Attribution-No Derivative Works 3.0* <<http://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/de/deed.en>> frei vervielfältigt, verbreitet und öffentlich zugänglich gemacht werden. Dies umfasst insbesondere: korrekte Angabe der Erstveröffentlichung als GIGA *Focus*, keine Bearbeitung oder Kürzung.



Das GIGA German Institute of Global and Area Studies – Leibniz-Institut für Globale und Regionale Studien in Hamburg gibt *Focus*-Reihen zu Afrika, Asien, Lateinamerika, Nahost und zu globalen Fragen heraus, die jeweils monatlich erscheinen. Ausgewählte Texte werden in der GIGA *Focus* International Edition auf Englisch veröffentlicht. Der GIGA *Focus* Afrika wird vom GIGA Institut für Afrika-Studien redaktionell gestaltet. Die vertretenen Auffassungen stellen die der Autoren und nicht unbedingt die des Instituts dar. Die Autoren sind für den Inhalt ihrer Beiträge verantwortlich. Irrtümer und Auslassungen bleiben vorbehalten. Das GIGA und die Autoren haften nicht für Richtigkeit und Vollständigkeit oder für Konsequenzen, die sich aus der Nutzung der bereitgestellten Informationen ergeben. Auf die Nennung der weiblichen Form von Personen und Funktionen wird ausschließlich aus Gründen der Lesefreundlichkeit verzichtet.

Redaktion: Gero Erdmann; Gesamtverantwortliche der Reihe: André Bank und Hanspeter Mattes

Lektorat: Petra Brandt; Kontakt: <giga-focus@giga-hamburg.de>; GIGA, Neuer Jungfernstieg 21, 20354 Hamburg

